ΕΦΗΜΕΡΙΔΑ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ

ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ

26 Μαΐου 2017 | ΤΕΥΧΟΣ ΠΡΩΤΟ | Αρ. Φύλλου **77**

ΠΡΟΕΔΡΙΚΟ ΔΙΑΤΑΓΜΑ ΥΠ' ΑΡΙΘΜ. 48

Τροποποίηση διατάξεων του π.δ. 103/1999 «Κανόνες και πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία σύμφωνα με την Οδηγία 98/18/ΕΚ του Συμβουλίου της 17ης Μαρτίου 1998» (Α' 110), όπως ισχύει μετά την τροποποίησή του με τα π.δ. 309/2003 (Α' 261), 3/2005 (Α'2), 66/2005 (Α'100), 20/2012 (Α'46) και 4/2015 (Α'4), σε συμμόρφωση με την Οδηγία (ΕΕ) 2016/844 της Επιτροπής της 27ης Μαΐου 2016 (ΕΕ L 141/28.5.2016, σ. 51 επ.).

**Ο ΠΡΟΕΔΡΟΣ
ΤΗΣ ΕΛΛΗΝΙΚΗΣ ΔΗΜΟΚΡΑΤΙΑΣ**

Έχοντας υπόψη:

1. Τις διατάξεις:

α) Του άρθρου 3 του ν. 1338/1983 «Εφαρμογή του Κοινοτικού δικαίου» (Α'34), όπως αντικαταστάθηκε από το άρθρο 65 του ν. 1892/1990 (Α'101) και του άρθρου 4 του ν. 1338/1983, όπως αντικαταστάθηκε με το άρθρο 6 παρ.4 του ν. 1440/1984 (Α'70) και τροποποιήθηκε με τα άρθρα 7 του ν. 1775/1988 (Α'101), 31 του ν. 2076/1992 (Α'130), 19 του ν. 2367/1995 (Α'261), 22 του ν. 2789/2000 (Α'21), 48 του ν. 3427/2005 (Α'312), 91 του ν. 3862/2010 (Α'113) και 50 του ν. 4342/2015 (Α'143).

β) Του άρθρου 90 του «Κώδικα νομοθεσίας για την Κυβέρνηση και τα κυβερνητικά όργανα» που κυρώθηκε με το άρθρο πρώτο του π.δ. 63/2005 (Α' 98).

2. Το γεγονός ότι από τις διατάξεις του παρόντος δεν προκαλείται δαπάνη σε βάρος του κρατικού προϋπολογισμού.

3. Την υπ' αριθ. 64/2017 Γνωμοδότηση του Συμβουλίου της Επικρατείας, μετά από πρόταση του Υπουργού Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής και του Υπουργού Οικονομίας και Ανάπτυξης, αποφασίζει:

Άρθρο 1

Σκοπός του παρόντος προεδρικού διατάγματος είναι η συμμόρφωση προς την Οδηγία (ΕΕ) 2016/844 της Επιτροπής της 27ης Μαΐου 2016 (ΕΕ L 141/28.5.2016, σ. 51 επ.), σχετικά με την τροποποίηση της οδηγίας 2009/45/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (ΕΕ L 163/25.6.2009, σ. 1 επ.) για τους κανόνες και τα πρότυπα ασφαλείας για τα επιβατηγά πλοία.

Άρθρο 2
(Άρθρο 1 της Οδηγίας (ΕΕ) 2016/844)

Το Παράρτημα Ι του π.δ. 103/1999, όπως έχει αντικατασταθεί με το π.δ. 20/2012 και τροποποιηθεί με το π.δ. 4/2015 (Παράρτημα Ι της Οδηγίας 2009/45/ΕΚ, όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2010/36/ΕΕ (ΕΕ L 162/29.6.2010, σ. 1 επ., διορθ. ΕΕ L 189/19.7.2012, σ. 12 επ.) τροποποιείται ως εξής:

1. Στο κεφάλαιο ΙΙ-1:

α) προστίθεται ο κανονισμός ΙΙ-1/Α-1/4.

«4 Προστασία από τον θόρυβο

ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2018 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

1. Τα πλοία 1600 GT και άνω πρέπει να κατασκευάζονται κατά τρόπο ώστε να μειώνεται ο θόρυβος εντός του πλοίου και να προστατεύεται το προσωπικό από τον θόρυβο σύμφωνα με τον κώδικα ΔΝΟ για τις στάθμες θορύβου στα πλοία που εξέδωσε η Επιτροπή Ναυτικής Ασφάλειας με το ψήφισμα MSC.337(91), όπως ενδέχεται να τροποποιηθεί από τον ΔΝΟ.»˙

β) ο κανονισμός ΙΙ-1/Γ/6.2.2.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«.2.2 να δύνανται να στρέφουν το πηδάλιο από 35° στη μία πλευρά σε 35° στην άλλη πλευρά, όταν το πλοίο βρίσκεται με το μεγαλύτερο βύθισμα και κινείται με τη μέγιστη υπηρεσιακή ταχύτητα πρόσω και, κάτω από τις ίδιες συνθήκες πλεύσης, από 35° σε οποιαδήποτε πλευρά σε 30° στην άλλη πλευρά σε χρόνο όχι μεγαλύτερο από 28 δευτερόλεπτα. Όταν είναι ανέφικτο να καταδειχθεί η συμμόρφωση με την παρούσα απαίτηση κατά τις δοκιμές στη θάλασσα με το πλοίο στο μεγαλύτερο βύθισμα και κινούμενο πρόσω με την ταχύτητα που αντιστοιχεί στον αριθμό μέγιστων συνεχών στροφών της κύριας μηχανής και το μέγιστο εκ κατασκευής βήμα, τα πλοία, ανεξάρτητα από την ημερομηνία κατασκευής τους, μπορούν να επιδεικνύουν συμμόρφωση με την εν λόγω απαίτηση με μία από τις ακόλουθες μεθόδους:

1. κατά τις δοκιμές στη θάλασσα το πλοίο είναι σε θέση ισορροπίας και το πηδάλιο πλήρως βυθισμένο ενώ κινείται πρόσω με την ταχύτητα που αντιστοιχεί στον αριθμό μέγιστων συνεχών στροφών της κύριας μηχανής και το μέγιστο εκ κατασκευής βήμα, ή

2. εφόσον κατά τις δοκιμές στη θάλασσα δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί πλήρες βύθισμα του πηδαλίου,

υπολογίζεται κατάλληλη ταχύτητα πρόσω με χρήση του εμβαδού του βυθισμένου πτερυγίου του πηδαλίου σε κατάσταση φόρτωσης της προτεινόμενης δοκιμής στη θάλασσα. Η υπολογιζόμενη ταχύτητα πρόσω έχει ως αποτέλεσμα την άσκηση δύναμης και ροπής στρέψεως στον κύριο μηχανισμό κινήσεως του πηδαλίου η οποία είναι τουλάχιστον τόσο μεγάλη όση εάν ήταν υπό δοκιμή με το πλοίο στο μεγαλύτερο βύθισμα και κινούμενο πρόσω με την ταχύτητα που αντιστοιχεί στον αριθμό μέγιστων συνεχών στροφών της κύριας μηχανής και το μέγιστο εκ κατασκευής βήμα, ή

3. η δύναμη και η ροπή επί του πηδαλίου σε κατάσταση φόρτισης της δοκιμής στη θάλασσα έχουν προβλεφθεί αξιόπιστα και έχουν προεκβληθεί στο πλήρες φορτίο. Η ταχύτητα του πλοίου πρέπει να αντιστοιχεί στον αριθμό των μέγιστων συνεχών περιστροφών της κύριας μηχανής και στο μέγιστο εκ κατασκευής βήμα της έλικας˙ »˙

γ) ο κανονισμός ΙΙ-1/Γ/6.3.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Να είναι ικανός να στρέφει το πηδάλιο από 15° από τη μία πλευρά σε 15° στην άλλη πλευρά σε όχι λιγότερο από 60 δευτερόλεπτα, με το πλοίο στο μεγαλύτερο βύθισμα και κινούμενο πρόσω με το ήμισυ της μέγιστης πρόσω υπηρεσιακής ταχύτητας ή 7 κόμβους, όποια από τις δύο τιμές είναι μεγαλύτερη. Όταν είναι ανέφικτο να καταδειχθεί η συμμόρφωση με την παρούσα απαίτηση κατά τις δοκιμές στη θάλασσα με το πλοίο στο μεγαλύτερο βύθισμα και κινούμενο πρόσω με το ήμισυ της ταχύτητας που αντιστοιχεί στον αριθμό μέγιστων συνεχών στροφών της κύριας μηχανής και το μέγιστο εκ κατασκευής βήμα, ή 7 κόμβους, όποια ταχύτητα από τις δύο είναι μεγαλύτερη, τα πλοία, ανεξάρτητα από την ημερομηνία κατασκευής τους, μπορούν να επιδεικνύουν συμμόρφωση με την εν λόγω απαίτηση με μία από τις ακόλουθες μεθόδους:

1. Κατά τις δοκιμές στη θάλασσα το πλοίο είναι σε θέση ισορροπίας και το πηδάλιο πλήρως βυθισμένο ενώ κινείται πρόσω με το ήμισυ της ταχύτητας που αντιστοιχεί στον αριθμό μέγιστων συνεχών στροφών της κύριας μηχανής και το μέγιστο εκ κατασκευής βήμα ή 7 κόμβους, όποια ταχύτητα από τις δύο είναι μεγαλύτερη, ή

2. εφόσον κατά τις δοκιμές στη θάλασσα δεν είναι δυνατόν να επιτευχθεί πλήρες βύθισμα του πηδαλίου, υπολογίζεται κατάλληλη ταχύτητα πρόσω με χρήση του εμβαδού του βυθισμένου πτερυγίου του πηδαλίου σε κατάσταση φόρτωσης της προτεινόμενης δοκιμής στη θάλασσα. Η υπολογιζόμενη ταχύτητα πρόσω έχει ως αποτέλεσμα την άσκηση δύναμης και ροπής στρέψεως στον βοηθητικό μηχανισμό κινήσεως του πηδαλίου η οποία είναι τουλάχιστον τόσο μεγάλη όση εάν ήταν υπό δοκιμή με το πλοίο στο μεγαλύτερο βύθισμα και κινούμενο πρόσω με το ήμισυ της ταχύτητας που αντιστοιχεί στον αριθμό μέγιστων συνεχών στροφών της κύριας μηχανής και το μέγιστο εκ κατασκευής βήμα ή 7 κόμβους, όποια ταχύτητα από τις δύο είναι μεγαλύτερη, ή

3. η δύναμη και η ροπή που ασκούνται στο πηδάλιο σε κατάσταση φόρτωσης της δοκιμής στη θάλασσα έχουν προβλεφθεί αξιόπιστα και έχουν προεκβληθεί στο πλήρες φορτίο˙ »˙

δ) στον κανονισμό ΙΙ-1/Γ/15, ο υπότιτλος αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«ΝΕΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΠΟΥ ΔΕΝ ΚΑΛΥΠΤΟΝΤΑΙ ΑΠΟ ΤΟΝ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ ΙΙ-1/Α-1/4».

2. Στο κεφάλαιο ΙΙ-2:

α) προστίθενται οι κανονισμοί ΙΙ-2/Α/2.28 και ΙΙ-2/Α/2.29:

«28. Κλαπέτο απομονώσεως πυρός σημαίνει, για τους σκοπούς της εφαρμογής του κανονισμού ΙΙ-2/Β/9α, συσκευή που έχει τοποθετηθεί σε αγωγό εξαερισμού που υπό κανονικές συνθήκες παραμένει ανοικτή για ροή στον αγωγό και κλείνει κατά τη διάρκεια πυρκαϊάς, αποτρέποντας τη ροή στον αγωγό ώστε να περιορίζεται η μετάδοση της πυρκαϊάς. Με τον ανωτέρω ορισμό μπορεί να συσχετίζονται οι ακόλουθοι όροι:

1. αυτόματο κλαπέτο απομονώσεως πυρός σημαίνει κλαπέτο απομονώσεως πυρός που κλείνει αυτοτελώς λόγω έκθεσης σε προϊόντα πυρκαϊάς·
2. χειροκίνητο κλαπέτο απομονώσεως πυρός σημαίνει κλαπέτο απομονώσεως πυρός που είναι σχεδιασμένο να ανοίγει ή να κλείνει χειροκίνητα από το πλήρωμα επί του ίδιου του κλαπέτου, και
3. τηλεχειριζόμενο κλαπέτο απομονώσεως πυρός σημαίνει κλαπέτο απομονώσεως πυρός που είναι σχεδιασμένο να κλείνει από το πλήρωμα μέσω μηχανισμού που βρίσκεται σε απόσταση από το τηλεχειριζόμενο κλαπέτο.

29. Κλαπέτο απομονώσεως καπνού σημαίνει, για τους σκοπούς της εφαρμογής του κανονισμού ΙΙ-2/Β/9α, συσκευή που έχει τοποθετηθεί σε αγωγό εξαερισμού που υπό κανονικές συνθήκες παραμένει ανοικτή για ροή στον αγωγό και κλείνει κατά τη διάρκεια πυρκαϊάς, αποτρέποντας τη ροή στους αγωγούς, ώστε να περιορίζεται η διέλευση καπνού και θερμών αερίων. Τα κλαπέτα απομονώσεως καπνού δεν προβλέπεται να αυξάνουν την πυροστεγανότητα πυράντοχου χωρίσματος που διαπερνάται από αγωγό εξαερισμού. Με τον ανωτέρω ορισμό μπορεί να συσχετίζονται οι ακόλουθοι όροι:

1. αυτόματο κλαπέτο απομονώσεως καπνού που κλείνει αυτοτελώς λόγω έκθεσης σε καπνό ή θερμά αέρια.
2. χειροκίνητο κλαπέτο απομονώσεως καπνού σημαίνει κλαπέτο απομονώσεως καπνού που είναι σχεδιασμένο να ανοίγει ή να κλείνει χειροκίνητα από το πλήρωμα επί του ίδιου του κλαπέτου και
3. τηλεχειριζόμενο κλαπέτο απομονώσεως καπνού σημαίνει κλαπέτο απομονώσεως καπνού που κλείνει από το πλήρωμα μέσω μηχανισμού που βρίσκεται σε απόσταση από το τηλεχειριζόμενο κλαπέτο. »˙

β) ο κανονισμός ΙΙ-2/Α/6.8.2.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. τα σημεία με κίνδυνο πυρκαϊάς των μηχανών εσωτερικής καύσης που χρησιμοποιούνται για την κύρια πρόωση του πλοίου και την παραγωγή ενέργειας, και προκειμένου για πλοία που ναυπηγούνται από την 1η Ιανουαρίου 2018 και μετά, τα σημεία με κίνδυνο πυρκαϊάς όλων των μηχανών εσωτερικής καύσης, »˙

γ) η εισαγωγική διατύπωση του κανονισμού ΙΙ-2/Α/11.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. για τα πλοία που κατασκευάστηκαν πριν από την 1η Ιουλίου 2019, η πυροσβεστική εξάρτιση θα αποτελείται από τα ακόλουθα: »˙

δ) παρεμβάλλονται οι ακόλουθοι κανονισμοί ΙΙ-2/Α/11.1.1.3 και ΙΙ-2/Α/11.1α:

«1.3 Οι αυτόνομες αναπνευστικές συσκευές πεπιεσμένου αέρα που αποτελούν μέρος της πυροσβεστικής εξάρτισης συμμορφώνονται από την 1η Ιουλίου 2019 με την παράγραφο 2.1.2.2 του κεφαλαίου 3 του κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας.

1α. Για πλοία με ημερομηνία κατασκευής από 1ης Ιουλίου 2019 και μετά, οι πυροσβεστικές εξαρτίσεις πρέπει να είναι σύμφωνες με τον κώδικα συστημάτων πυρασφάλειας ˙ »˙

ε) παρεμβάλλεται ο ακόλουθος κανονισμός ΙΙ-2/Α/11.4α:

«4α Πυροσβεστική εξάρτιση επικοινωνίας:

Σε πλοία που υποχρεούνται να φέρουν τουλάχιστον μία πυροσβεστική εξάρτιση και κατασκευάστηκαν από 1ης Ιανουαρίου 2018 και μετά πρέπει να φυλάσσονται επί του σκάφους τουλάχιστον δύο φορητές αμφίδρομες ραδιοτηλεφωνικές συσκευές για κάθε μέρος της πυροσβεστικής εξάρτισης επικοινωνίας. Για τα πλοία που χρησιμοποιούν LNG ή τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) με κλειστούς χώρους φορτίου ro-ro ή χώρους ειδικής κατηγορίας, οι εν λόγω φορητές αμφίδρομες ραδιοτηλεφωνικές συσκευές είναι αντιεκρηκτικού τύπου ή εγγενώς ασφαλείς. Πλοία που κατασκευάστηκαν πριν από την 1η Ιανουαρίου 2018 πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του παρόντος κανονισμού το αργότερο την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης μετά την 1η Ιουλίου 2019. »˙

στ) παρεμβάλλεται ο ακόλουθος κανονισμός ΙΙ-2/Α/15.2.6:

«.6 Σε πλοία που υπόκεινται στον κανονισμό ΙΙ-2/Α/11, οι κύλινδροι των αναπνευστικών συσκευών που χρησιμοποιούνται κατά τη διάρκεια άσκησης πρέπει να ξαναγεμίζονται ή να αντικαθίσταται πριν από την αναχώρηση. »˙

ζ) ο κανονισμός ΙΙ-2/Β/5.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1. Επιπλέον της τήρησης των ειδικών διατάξεων για την πυροστεγανότητα των διαφραγμάτων και των καταστρωμάτων οι οποίες προβλέπονται σε άλλα σημεία του παρόντος μέρους, τα καταστρώματα και τα διαφράγματα πρέπει να πληρούν τις ελάχιστες προδιαγραφές πυροστεγανότητας που καθορίζονται στους πίνακες 5.1 ή 5.1.α και 5.2 ή 5.2.α, ανάλογα με την περίπτωση.

Κατά την έγκριση των δομικών προφυλάξεων πυροπροστασίας στα νέα πλοία πρέπει να λαμβάνεται υπόψη ο κίνδυνος μεταφοράς θερμότητας μεταξύ γεφυρών θερμότητας στα σημεία τομής, καθώς και όπου τελειώνουν οι θερμοφρακτικές διατάξεις. »˙

η) ο ακόλουθος πίνακας 5.1.α) παρεμβάλλεται μετά τον πίνακα 5.1 του κανονισμού ΙΙ-2/Β/5.4:

«Ο ακόλουθος πίνακας ισχύει για ΟΛΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2018 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

Πίνακας 5.1.α)

Πυροστεγανότητα των διαφραγμάτων που χωρίζουν παρακείμενους χώρους

Χώροι		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Σταθμοί ελέγχου	(1)	A-0$^{\gamma}$	A-0	A-60	A-0	A-15	A-60	A-15	A-60	A-60	*	A-60
Διάδρομοι	(2)		C$^{\varepsilon}$	B-0$^{\varepsilon}$	A-0$^{\alpha}$ B-0$^{\varepsilon}$	B-0$^{\varepsilon}$	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0$^{\delta}$	*	A-30
Χώροι ενδιαιτήσεως	(3)			C$^{\varepsilon}$	A-0$^{\alpha}$ B-0$^{\varepsilon}$	B-0$^{\varepsilon}$	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0$^{\delta}$	*	A-30 A-0$^{\delta}$
Κλίμακες	(4)				A-0$^{\alpha}$ B-0$^{\varepsilon}$	A-0$^{\alpha}$ B-0$^{\varepsilon}$	A-60	A-0	A-0	A-15 A-0$^{\delta}$	*	A-30
Χώροι υπηρεσίας (χαμηλού κινδύνου)	(5)					C$^{\varepsilon}$	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Μηχανοστάσια κατηγορίας Α	(6)						*	A-0	A-0	A-60	*	A-60
Άλλα μηχανοστάσια	(7)							A-0$^{\beta}$	A-0	A-0	*	A-0
Χώροι φορτίου	(8)								*	A-0	*	A-0
Χώροι υπηρεσίας (υψηλού κινδύνου)	(9)									A-0$^{\beta}$	*	A-30
Ανοικτά καταστρώματα	(10)											A-0
Χώροι ειδικής κατηγορίας	(11)											A-30»

θ) ο ακόλουθος πίνακας 5.2.α παρεμβάλλεται μετά τον πίνακα 5.2 του κανονισμού II-2/B/5.4:

«Ο ακόλουθος πίνακας ισχύει για ΟΛΑ ΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2018 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

Πίνακας 5.2.α)

Πυροστεγανότητα των καταστρωμάτων που χωρίζουν παρακείμενους χώρους

Κάτω χώροι ↓ Επάνω χώροι →		(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)	(7)	(8)	(9)	(10)	(11)
Σταθμοί ελέγχου	(1)	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-60
Διάδρομοι	(2)	A-0	*	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Χώροι ενδιαιτήσεως	(3)	A-60	A-0	*	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30 A-0$^{\delta}$
Κλίμακες	(4)	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Χώροι υπηρεσίας (χαμηλού κινδύνου)	(5)	A-15	A-0	A-0	A-0	*	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-0
Μηχανοστάσια κατηγορίας Α	(6)	A-60	A-60	A-60	A-60	A-60	*	A-60$^{\sigma\tau}$	A-30	A-60	*	A-60
Άλλα μηχανοστάσια	(7)	A-15	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	A-0	*	A-0
Χώροι φορτίου	(8)	A-60	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	A-0	*	A-0	*	A-0
Χώροι υπηρεσίας (υψηλού κινδύνου)	(9)	A-60	A-30 A-0$^{\delta}$	A-30 A-0$^{\delta}$	A-30 A-0$^{\delta}$	A-0	A-60	A-0	A-0	A-0	*	A-30
Ανοικτά καταστρώματα	(10)	*	*	*	*	*	*	*	*	*	–	A-0
Χώροι ειδικής κατηγορίας	(11)	A-60	A-30	A-30 A-0$^{\delta}$	A-30	A-0	A-60	A-0	A-0	A-30	A-0	A-30»

Σημειώσεις για τους πίνακες 5.1, 5.1.α, 5.2 και 5.2.α, κατά περίπτωση:

(α) Για να διαπιστωθεί ποιο από τα δύο ισχύει, βλέπε κανονισμούς ΙΙ-2/Β/3 και 8.

(β) Όταν οι χώροι κατατάσσονται στην ίδια αριθμητική κατηγορία και στον πίνακα εμφανίζεται ο εκθέτης β, απαιτείται διάφραγμα ή κατάστρωμα που να πληροί το πρότυπο που παρατίθεται στον πίνακα μόνον εφόσον οι παρακείμενοι χώροι χρησιμοποιούνται για διαφορετικούς σκοπούς, π.χ. στην περίπτωση της κατηγορίας (9). Για μαγειρείο δίπλα σε άλλο μαγειρείο δεν χρειάζεται διάφραγμα αλλά μεταξύ ενός μαγειρείου και ενός θαλάμου χρωμάτων χρειάζεται διάφραγμα «Α-0».

(γ) Τα διαφράγματα που χωρίζουν το οιακιστήριο από τον θάλαμο χαρτών επιτρέπεται να είναι «Β-0».

(δ) Βλέπε παραγράφους 2.3 και 2.4 του παρόντος κανονισμού.

(ε) Για την εφαρμογή του κανονισμού 2.1.2, αντί των προτύπων «Β-0» και «C» του πίνακα 5.1 και 5.1.α ισχύει «Α-0».

(στ) Δεν απαιτείται η τοποθέτηση πυρομόνωσης αν στο μηχανοστάσιο της κατηγορίας (7) ο κίνδυνος πυρκαϊάς είναι αμελητέος ή ανύπαρκτος.

(*) Ο αστερίσκος στους πίνακες σημαίνει ότι το χώρισμα πρέπει να είναι κατασκευασμένο από χάλυβα ή άλλο ισοδύναμο υλικό, αλλά δεν απαιτείται να συμμορφώνεται με το πρότυπο «Α». Ωστόσο, σε πλοία με χρονολογία κατασκευής από 1ης Ιανουαρίου 2003 και μετά, αν κατάστρωμα, εκτός από την περίπτωση χώρων κατηγορίας (10), διαπερνάται με σκοπό τη διέλευση ηλεκτρικών καλωδίων, σωληνώσεων ή αγωγών αερισμού, αυτή η οπή πρέπει να είναι στεγανή, ώστε να αποτρέπεται η διέλευση φλόγας και καπνού. Τα χωρίσματα μεταξύ σταθμών ελέγχου (εφεδρικές γεννήτριες) και ανοικτών καταστρωμάτων επιτρέπεται να έχουν οπές εισαγωγής αέρα χωρίς δυνατότητα κλεισίματος, εκτός αν έχει τοποθετηθεί σταθερό σύστημα αερίου πυρόσβεσης. Για την εφαρμογή του κανονισμού ΙΙ-2/Β/2.1.2, ο αστερίσκος στους πίνακες 5.2 και 5.2.α παραπέμπει στο πρότυπο «Α-0», με εξαίρεση τις κατηγορίες (8) και (10). »˙

ι) προστίθεται ο ακόλουθος κανονισμός ΙΙ-2/Β/6.3.4:

«ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2018 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

3.4 Πρέπει να προβλέπονται δύο οδεύσεις διαφυγής από το κύριο εργαστήριο εντός μηχανοστασίου.

Τουλάχιστον μία από τις εν λόγω οδούς διαφυγής πρέπει να προσφέρει συνεχές καταφύγιο από την πυρκαϊά μέχρι ασφαλές σημείο έξω από το μηχανοστάσιο. »˙

ια) ο τίτλος του κανονισμού ΙΙ-2/Β/9 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«9 Συστήματα εξαερισμού για πλοία που έχουν ναυπηγηθεί πριν από την 1η Ιανουαρίου 2018 (R 32)»˙

ιβ) παρεμβάλλεται ο ακόλουθος κανονισμός ΙΙ-2/Β/9a:

«9α Συστήματα εξαερισμού στα πλοία

ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2018 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

1) Γενικές παρατηρήσεις

1. Οι αγωγοί εξαερισμού, συμπεριλαμβανομένων των επιτοίχιων μονών και διπλών αεραγωγών, πρέπει να κατασκευάζονται από χάλυβα ή άλλο ισοδύναμο υλικό, εκτός από τους ελαστικούς φυσητήρες μικρού μήκους, που δεν υπερβαίνει τα 600 mm, οι οποίοι χρησιμοποιούνται για τη σύνδεση ανεμιστήρων με τις σωληνώσεις στους κλιματιζόμενους χώρους. Εκτός εάν ρητώς προβλέπεται άλλως στην παράγραφο 1.6, κάθε άλλο υλικό που χρησιμοποιείται για την κατασκευή αγωγών, συμπεριλαμβανομένης της μόνωσης, πρέπει επιπλέον να είναι άκαυστο. Ωστόσο, οι βραχείς αγωγοί που δεν υπερβαίνουν σε μήκος τα 2 m και έχουν εμβαδόν ελεύθερης διατομής (ο όρος εμβαδόν ελεύθερης διατομής σημαίνει, ακόμη και για την περίπτωση των προμονωμένων αγωγών, το εμβαδόν που υπολογίζεται με βάση τις εσωτερικές διαστάσεις του αγωγού και όχι τη μόνωση) που δεν υπερβαίνει τα 0,02 m^2, δεν χρειάζεται να κατασκευάζονται από χάλυβα ή ισοδύναμο υλικό, υπό τους ακόλουθους όρους:

1. οι αγωγοί αυτοί κατασκευάζονται από άκαυστο υλικό που μπορεί να επενδύεται εσωτερικά και εξωτερικά με μεμβράνες που διαθέτουν ιδιότητες χαμηλής εξάπλωσης της φλόγας και, σε κάθε περίπτωση, θερμογόνο δύναμη που δεν υπερβαίνει τα 45 MJ/m^2 της επιφάνειας για το πάχος που χρησιμοποιείται. Η θερμογόνος δύναμη υπολογίζεται σύμφωνα με τις συστάσεις που δημοσιεύθηκαν από τον Διεθνή Οργανισμό Τυποποίησης, ιδίως την έκδοση ISO 1716:2002, “Αντίδραση των δομικών προϊόντων σε δοκιμές πυρός - Προσδιορισμός της θερμότητας καύσης”. ˙
2. οι αγωγοί χρησιμοποιούνται μόνο στην απόληξη του συστήματος εξαερισμού ˙ και
3. οι αγωγοί δεν απέχουν λιγότερο από 600 mm, μετρούμενα κατά το μήκος του αγωγού, από οπή σε χώρισμα κλάσης “Α” ή “Β”, συμπεριλαμβανομένης συνεχόμενης οροφής κλάσης “Β”.

2. Οι ακόλουθες διατάξεις δοκιμάζονται σύμφωνα με τον κώδικα διαδικασιών δοκιμής πυρός:

1. κλαπέτα απομονώσεως πυρός, συμπεριλαμβανομένων των κατάλληλων μέσων λειτουργίας, αλλά δεν απαιτούνται δοκιμές για κλαπέτα τοποθετημένα στο χαμηλότερο άκρο του αγωγού σε απαγωγούς από εστίες μαγειρείων, που πρέπει να κατασκευάζονται από χάλυβα και να είναι ικανά να διακόπτουν το ρεύμα αέρα εντός του αγωγού ˙ και
2. αγωγοί που διέρχονται από χωρίσματα κλάσης “Α”, αλλά δεν απαιτείται εάν οι χαλύβδινες επενδύσεις είναι απευθείας συνδεδεμένες με τους αγωγούς εξαερισμού με καρφωμένες ή κοχλιωμένες συνδέσεις ή με συγκόλληση.

3. Τα κλαπέτα απομονώσεως πυρός πρέπει να είναι εύκολα προσβάσιμα. Όταν τοποθετούνται πίσω από οροφές ή επενδύσεις, αυτές οι οροφές ή επενδύσεις πρέπει να διαθέτουν θυρίδα επιθεώρησης, επί της οποίας να αναγράφεται ο αναγνωριστικός αριθμός του κλαπέτου απομονώσεως πυρός. Ο αναγνωριστικός αριθμός του κλαπέτου απομονώσεως πυρός πρέπει να αναγράφεται επίσης σε όλα τα προβλεπόμενα στοιχεία τηλεχειρισμού.

4. Οι αγωγοί εξαερισμού πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με θυρίδες για επιθεώρηση και καθαρισμό. Οι θυρίδες πρέπει να βρίσκονται κοντά στα κλαπέτα απομονώσεως πυρός.

5. Τα κύρια στόμια εισαγωγής και εξαγωγής των συστημάτων εξαερισμού πρέπει να είναι δυνατόν να κλείνονται

από το εξωτερικό των χώρων που εξαερίζονται. Τα μέσα κλεισίματος πρέπει να είναι εύκολα προσβάσιμα, και να φέρουν ευκρινώς και ανεξίτηλα αναγραφομένη τη θέση λειτουργίας του μηχανισμού κλεισίματος.

6. Δεν επιτρέπεται η χρήση εύφλεκτων παρεμβυσμάτων στις συνδέσεις αεραγωγών εξαερισμού σε απόσταση μικρότερη των 600 mm από τα στόμια χωρισμάτων των κλάσεων "A" ή "B" και σε αγωγούς που απαιτείται να συμμορφώνονται με την κατασκευή κλάσης "A".

7. Δεν επιτρέπονται ανοίγματα εξαερισμού ή εξισορρόπησης αέρα μεταξύ δύο κλειστών χώρων, εκτός εάν αυτό επιτρέπεται από τον κανονισμό II-2/B/7.7.

2) Διάταξη των αγωγών

1. Τα συστήματα εξαερισμού μηχανοστασίων κατηγορίας Α, χώρων οχημάτων, χώρων φορτίου ro-ro, μαγειρείων, χώρων ειδικής κατηγορίας και χώρων φορτίου πρέπει να διαχωρίζονται μεταξύ τους καθώς και από τα συστήματα εξαερισμού που εξυπηρετούν άλλους χώρους. Ωστόσο, τα συστήματα εξαερισμού των μαγειρείων σε επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν έως 36 επιβάτες δεν χρειάζεται να διαχωρίζονται πλήρως από άλλα συστήματα εξαερισμού, αλλά επιτρέπεται να εξυπηρετούνται από ξεχωριστούς αγωγούς μιας μονάδας εξαερισμού η οποία εξυπηρετεί και άλλους χώρους. Εν προκειμένω, πρέπει να τοποθετείται αυτόματο κλαπέτο απομονώσεως πυρός στον αγωγό εξαερισμού των μαγειρείων κοντά στη μονάδα εξαερισμού.

2. Οι αγωγοί που προορίζονται για τον εξαερισμό μηχανοστασίων κατηγορίας Α, μαγειρείων, χώρων οχημάτων, χώρων φορτίου ro-ro ή χώρων ειδικής κατηγορίας πρέπει να μην διέρχονται από χώρους ενδιαιτήσεως, χώρους υπηρεσίας ή σταθμούς ελέγχου, εκτός εάν πληρούν τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 2.4.

3. Οι αγωγοί που προορίζονται για τον εξαερισμό χώρων ενδιαιτήσεως, χώρων υπηρεσίας ή σταθμών ελέγχου, δεν πρέπει να διέρχονται από μηχανοστάσια κατηγορίας Α, μαγειρεία, χώρους οχημάτων, χώρους φορτίου ro-ro ή χώρους ειδικής κατηγορίας, εκτός εάν πληρούν τις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην παράγραφο 2.4.

4. Όπως επιτρέπεται σύμφωνα με τις παραγράφους 2.2 και 2.3, οι αγωγοί πρέπει:

1.1 να είναι κατασκευασμένοι από χάλυβα πάχους τουλάχιστον 3 mm προκειμένου για αγωγούς ελεύθερης διατομής μικρότερης των 0,075 m^2, τουλάχιστον 4 mm προκειμένου για αγωγούς ελεύθερης διατομής μεταξύ 0,075 m^2 και 0,45 m^2, και τουλάχιστον 5 mm προκειμένου για αγωγούς ελεύθερης διατομής άνω των 0,45 m^2 ˙

1.2 να είναι επαρκώς στηριγμένοι και ενισχυμένοι ˙

1.3 να είναι εφοδιασμένοι με αυτόματα κλαπέτα απομονώσεως πυρός, τοποθετημένα κοντά στα τοιχώματα τα οποία διαπερνούν ˙ και

1.4 να είναι μονωμένοι με προδιαγραφές κλάσης "A-60" από τα όρια των χώρων που εξυπηρετούν μέχρις σημείου που απέχει τουλάχιστον 5 μέτρα από κάθε κλαπέτο απομονώσεως πυρός ˙ ή

2.1 να είναι κατασκευασμένοι από χάλυβα σύμφωνα με τις παραγράφους.2.4.1.1 και. 2.4.1.2 ˙ και

2.2 να είναι μονωμένοι με προδιαγραφές κλάσης «A-60» σε όλο το μήκος της διαδρομής εντός των χώρων από τους οποίους διέρχονται, εξαιρουμένων των αγωγών που διέρχονται από χώρους των κατηγοριών (9) ή (10), όπως ορίζονται στον κανονισμό II-2/B/4.2.2.

5. Για τους σκοπούς των παραγράφων 2.4.1.4 και 2.4.2.2, οι αγωγοί πρέπει να μονώνονται σε ολόκληρη την εξωτερική επιφάνεια της εγκάρσιας τομής. Οι αγωγοί που βρίσκονται εκτός αλλά δίπλα στον συγκεκριμένο χώρο, και μοιράζονται μία ή περισσότερες επιφάνειες με αυτόν, θεωρείται ότι διέρχονται από τον συγκεκριμένο χώρο και πρέπει να μονώνονται πάνω από την επιφάνεια που μοιράζονται με τον χώρο για απόσταση 450 mm μετά τον αγωγό [σκαριφήματα τέτοιων διατάξεων περιλαμβάνονται στις Ενιαίες Ερμηνείες της SOLAS, κεφάλαιο II-2 (MSC.1/Circ.1276)].

6. Όταν αγωγός εξαερισμού είναι απαραίτητο να διέρχεται διά μέσου χωρίσματος κύριας κατακόρυφης ζώνης, παραπλεύρως του τμήματος πρέπει να τοποθετείται αυτόματο κλαπέτο απομονώσεως πυρός. Το κλαπέτο πρέπει να μπορεί επίσης να κλείνεται χειροκίνητα από κάθε πλευρά του τμήματος. Η θέση ελέγχου πρέπει να είναι εύκολα προσπελάσιμη και να έχει σαφή και περίοπτη σήμανση. Ο αγωγός μεταξύ του χωρίσματος και του κλαπέτου απομονώσεως πυρός πρέπει να είναι κατασκευασμένος από χάλυβα σύμφωνα με τις παραγράφους 2.4.1.1 και 2.4.1.2, και να έχει μόνωση κατά της πυρκαϊάς, η οποία πρέπει να έχει τουλάχιστον την ίδια πυροστεγανότητα με εκείνη του χωρίσματος που διαπερνά ο αγωγός. Το κλαπέτο απομονώσεως πυρός πρέπει να είναι εφοδιασμένο, τουλάχιστον στη μία πλευρά του χωρίσματος, με ευδιάκριτη ένδειξη της κατάστασης λειτουργίας του κλαπέτου.

3) Λεπτομέρειες κλαπέτων απομονώσεως πυρός και διελεύσεων αγωγών

1. Αγωγοί που διέρχονται μέσω χωρισμάτων κλάσης "A" πρέπει να πληρούν τις ακόλουθες προδιαγραφές:

1. Όταν ένας λεπτός επιμεταλλωμένος αγωγός με εμβαδόν ελεύθερης διατομής μικρότερο ή ίσο με 0,02 m^2 διέρχεται μέσω χωρισμάτων κλάσης "A", η οπή θα πρέπει να επενδύεται με χαλύβδινη στεφάνη πάχους τουλάχιστον 3 mm και μήκους τουλάχιστον 200 mm, η οποία θα ισαπέχει κατά προτίμηση 100 mm από κάθε πλευρά του διαφράγματος ή, σε περίπτωση καταστρώματος, θα τοποθετείται εξολοκλήρου στη χαμηλότερη πλευρά των διαπερνώμενων καταστρωμάτων.

2. Όταν αγωγοί εξαερισμού ελεύθερης διατομής άνω των 0,02 m^2, όχι όμως άνω των 0,075 m^2, διέρχονται από χωρίσματα κλάσης "A", τα ανοίγματα πρέπει να επενδύονται με χαλύβδινες στεφάνες. Οι αγωγοί και οι επενδυτικές στεφάνες πρέπει να έχουν πάχος τουλάχιστον 3 mm και μήκος τουλάχιστον 900 mm. Όταν διαπερνά διαφράγματα, το μήκος αυτό πρέπει να μοιράζεται κατά προτίμηση ανά 450 mm εκατέρωθεν του διαφράγματος. Οι αγωγοί, ή οι επενδύσεις που καλύπτουν τους εν λόγω αγωγούς πρέπει να διαθέτουν θερμομόνωση. Η θερμομόνωση πρέ-

πει να έχει τουλάχιστον την ίδια πυροστεγανότητα με εκείνη του τμήματος από το οποίο διέρχεται ο αγωγός· και

3. πρέπει να τοποθετούνται κλαπέτα απομονώσεως πυρός σε όλους τους αγωγούς ελεύθερης διατομής άνω των 0,075 m^2 που διέρχονται από χωρίσματα κλάσεως “A”. Κάθε κλαπέτο απομονώσεως πυρός τοποθετείται κοντά στο χώρισμα που διαπερνάται και ο αγωγός μεταξύ και του κλαπέτου απομονώσεως πυρός και του χωρίσματος πρέπει να είναι κατασκευασμένος από χάλυβα σύμφωνα με τις προδιαγραφές των παραγράφων 2.4.2.1 και 2.4.2.2. Τα κλαπέτα απομονώσεως πυρός πρέπει να λειτουργούν αυτόματα αλλά πρέπει να μπορούν επίσης να κλεισθούν χειροκίνητα και από τις δύο πλευρές του χωρίσματος. Το κλαπέτο απομονώσεως πυρός πρέπει να είναι εφοδιασμένο με ευδιάκριτη ένδειξη της κατάστασης λειτουργίας του. Ωστόσο, δεν απαιτούνται κλαπέτα απομόνωσης πυρός όταν οι αγωγοί διέρχονται από χώρους περιβαλλόμενους από χωρίσματα κλάσης “A” χωρίς να εξυπηρετούν αυτούς τους χώρους, με την προϋπόθεση ότι η πυροστεγανότητα των εν λόγω αγωγών είναι ίδια με εκείνη των χωρισμάτων που διαπερνούν. Αγωγός με εμβαδόν διατομής άνω των 0,075 m^2 δεν πρέπει κατά τη διέλευση από τμήμα κλάσης “A” να διαιρείται σε μικρότερους αγωγούς οι οποίοι στη συνέχεια να επανενώνονται, μετά τη διέλευση από το χώρισμα, προκειμένου να αποφευχθεί η ανάγκη εγκατάστασης των κλαπέτων απομονώσεως πυρός που απαιτούνται από την παρούσα διάταξη.

2. Οι αγωγοί εξαερισμού με εμβαδόν ελεύθερης διατομής άνω των 0,02 m^2 που διέρχονται μέσω διαφραγμάτων κλάσης “B”, πρέπει να φέρουν χαλύβδινη επενδυτική στεφάνη σε μήκος 900 χιλιοστόμετρων, διαιρούμενο κατά προτίμηση ανά 450 χιλιοστόμετρα εκατέρωθεν του διαφράγματος, εκτός εάν είναι χαλύβδινοι στο μήκος αυτό.

3. Όλα τα κλαπέτα απομονώσεως πυρός πρέπει να μπορούν να λειτουργήσουν χειροκίνητα. Στα κλαπέτα πρέπει να υπάρχει άμεσο μηχανικό μέσο αποσύσφιγξης ή, εναλλακτικά, να μπορούν να κλείσουν ηλεκτρικά ή υδραυλικά μέσα ή με πεπιεσμένο αέρα. Όλα τα κλαπέτα πρέπει να μπορούν να λειτουργήσουν χειροκίνητα και από τις δύο πλευρές του χωρίσματος. Τα αυτόματα κλαπέτα απομονώσεως πυρός, συμπεριλαμβανομένων εκείνων που είναι ικανά να λειτουργούν με τηλεχειρισμό, πρέπει να έχουν μηχανισμό ασφαλείας που να κλείνει το κλαπέτο κατά την πυρκαϊά ακόμη και σε περίπτωση διακοπής του ηλεκτρικού ρεύματος ή απώλειας πίεσης του υδραυλικού ή του πνευματικού συστήματος. Τα τηλεχειριζόμενα κλαπέτα απομονώσεως πυρός πρέπει να είναι ικανά να ξανανοίγουν και χειροκίνητα.

4) Συστήματα εξαερισμού για επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες

1. Πέραν των απαιτήσεων των παραγράφων 1, 2 και 3, το σύστημα αερισμού των επιβατηγών πλοίων που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες πρέπει να πληροί τις ακόλουθες απαιτήσεις:

1. Κατά γενικό κανόνα, οι ανεμιστήρες εξαερισμού πρέπει να είναι διατεταγμένοι κατά τρόπο ώστε οι αγωγοί που φθάνουν στους διάφορους χώρους να παραμένουν στην ίδια κύρια κατακόρυφη ζώνη.
2. Τα κλιμακοστάσια πρέπει να εξυπηρετούνται από ανεξάρτητο σύστημα ανεμιστήρα και αγωγού (απαγωγής και παροχής αέρα) που να μην εξυπηρετεί κανέναν άλλο χώρο του συστήματος εξαερισμού.
3. Αγωγός, ανεξαρτήτως της διατομής του, που εξυπηρετεί περισσότερα από ένα ενδιάμεσα καταστρώματα, χώρους ενδιαιτήσεως, χώρους υπηρεσίας ή σταθμούς ελέγχου, πρέπει να είναι εφοδιασμένος, κοντά στο σημείο όπου διαπερνά κάθε κατάστρωμα των χώρων αυτών, με αυτόματο κλαπέτο απομονώσεως καπνού το οποίο επίσης να είναι ικανό να κλεισθεί χειροκίνητα από το προστατευμένο κατάστρωμα υπεράνω του κλαπέτου. Στην περίπτωση που ανεμιστήρας εξυπηρετεί περισσότερους του ενός χώρους ενδιάμεσου καταστρώματος μέσω χωριστών αγωγών εντός κύριας κατακόρυφης ζώνης, στην οποία κάθε αγωγός είναι αφιερωμένος σε ξεχωριστό χώρο ενδιάμεσου καταστρώματος, κάθε αγωγός πρέπει να είναι εφοδιασμένος με χειροκίνητο κλαπέτο απομονώσεως καπνού τοποθετημένο κοντά στον ανεμιστήρα.
4. Οι κατακόρυφοι αγωγοί εξαερισμού πρέπει, εφόσον είναι απαραίτητο, να είναι μονωμένοι σύμφωνα με τις προδιαγραφές των πινάκων 4.1 και 4.2. Οι αγωγοί πρέπει να είναι μονωμένοι σύμφωνα με τις προδιαγραφές στα καταστρώματα ανάμεσα στον χώρο που εξυπηρετούν και τον υπό μελέτη χώρο, ανάλογα με την περίπτωση.

5) Απαγωγοί από εστίες μαγειρείων

1. Προδιαγραφές για επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες

1. Πέραν των προδιαγραφών που διατυπώνονται στις παραγράφους 1, 2 και 3, οι απαγωγοί από εστίες μαγειρείων πρέπει να κατασκευάζονται σύμφωνα με τις προδιαγραφές των παραγράφων 2.4.2.1 και 2.4.2.2 και να είναι μονωμένοι σύμφωνα με τις προδιαγραφές κλάσης “A-60” σε όλο το μήκος των χώρων ενδιαιτήσεως, των χώρων υπηρεσίας ή στους σταθμούς ελέγχου από τους οποίους διέρχονται. Πρέπει επίσης να είναι εφοδιασμένοι με:

1. ελαιοπαγίδα ικανή να αφαιρείται εύκολα για καθαρισμό, εκτός εάν έχει τοποθετηθεί εναλλακτικό εγκεκριμένο σύστημα αφαιρέσεως των λιπών ·

2. κλαπέτο απομονώσεως πυρός τοποθετημένο στο κατώτερο άκρο του απαγωγού στη σύνδεση ανάμεσα στον αγωγό και τον απορροφητήρα των εστίων μαγειρείων και το οποίο λειτουργεί αυτόματα και με τηλεχειρισμό και, επιπλέον, ένα τηλεχειριζόμενο κλαπέτο απομονώσεως πυρός τοποθετημένο στο ανώτερο άκρο του αγωγού, κοντά στην έξοδο του αγωγού ·

3. μόνιμα μέσα για την κατάσβεση πυρκαϊών στο εσωτερικό του απαγωγού. Τα συστήματα πυρόσβεσης πρέπει να είναι σύμφωνα με τις συστάσεις που δημοσιεύθηκαν από τον Διεθνή Οργανισμό Τυποποίησης, συγκεκριμένα στην έκδοση ISO 15371:2009 “Πλοία και

θαλάσσια τεχνολογία - Συστήματα πυρόσβεσης για την προστασία του εξοπλισμού των μαγειρείων” ·

4. διατάξεις τηλεχειρισμού για τη διακοπή των ανεμιστήρων απαγωγής και των ανεμιστήρων προσαγωγής, για τη λειτουργία των κλαπέτων στα οποία αναφέρεται η παράγραφος 5.1.1.2 και για τη λειτουργία του συστήματος πυρόσβεσης, οι οποίες πρέπει να τοποθετούνται πλησίον της εισόδου στο μαγειρείο. Όταν εγκαθίσταται διακλαδωμένο σύστημα, πρέπει να προβλέπονται τηλεχειριζόμενοι μηχανισμοί, τοποθετημένοι πάνω από τις ανωτέρω διατάξεις, για το κλείσιμο όλων των διακλαδώσεων που απάγουν αέρα μέσω του ίδιου κύριου αγωγού πριν από την τροφοδότηση πυροσβεστικού μέσου στο σύστημα · και

5. κατάλληλα τοποθετημένα στόμια για επιθεώρηση και καθαρισμό, ένα εκ των οποίων πρέπει να βρίσκεται κοντά στον ανεμιστήρα απαγωγής και ένα τοποθετημένο στο κατώτερο άκρο όπου συσσωρεύονται τα λίπη.

2. Οι απαγωγοί από εστίες μαγειρείων που είναι τοποθετημένοι σε ανοικτά καταστρώματα πρέπει να είναι σύμφωνοι με την παράγραφο 5.1.1, κατά περίπτωση, όταν διέρχονται μέσα από χώρους ενδιαίτησης ή χώρους που περιέχουν εύφλεκτα υλικά.

2. Προδιαγραφές για επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν έως και 36 επιβάτες

Όταν διέρχονται μέσα από χώρους ενδιαίτησης ή χώρους που περιέχουν εύφλεκτα υλικά, οι απαγωγοί από εστίες μαγειρείων πρέπει να είναι κατασκευασμένοι σύμφωνα με τις προδιαγραφές των παραγράφων 2.4.1.1 και 2.4.1.2. Κάθε απαγωγός πρέπει να είναι εφοδιασμένος με:

1. ελαιοπαγίδα ικανή να αφαιρείται εύκολα για καθαρισμό ·
2. αυτόματο και τηλεχειριζόμενο κλαπέτο απομονώσεως πυρός τοποθετημένο στο κατώτερο άκρο του αγωγού, στη σύνδεση του αγωγού και του απορροφητήρα των εστιών μαγειρείων και, επιπλέον, ένα τηλεχειριζόμενο κλαπέτο απομονώσεως πυρός στο ανώτερο άκρο του αγωγού κοντά στην έξοδο του αγωγού ·
3. διατάξεις για τη διακοπή της λειτουργίας των ανεμιστήρων απαγωγής και προσαγωγής αέρα, με δυνατότητα χειρισμού από το εσωτερικό του μαγειρείου· και
4. μόνιμα μέσα για την κατάσβεση πυρκαϊάς στο εσωτερικό του απαγωγού.

6) Θάλαμοι εξαερισμού που εξυπηρετούν μηχανοστάσια κατηγορίας Α που περιέχουν μηχανές εσωτερικής καύσεως

1. Όταν θάλαμος εξαερισμού εξυπηρετεί μόνο παρακείμενο μηχανοστάσιο κατηγορίας Α και δεν υπάρχει χώρισμα μεταξύ του θαλάμου εξαερισμού και του μηχανοστασίου, οι μηχανισμοί για το κλείσιμο του αγωγού ή των αγωγών εξαερισμού που εξυπηρετούν το μηχανοστάσιο πρέπει να βρίσκονται εκτός του θαλάμου εξαερισμού και του μηχανοστασίου.

2. Όταν θάλαμος εξαερισμού εξυπηρετεί μηχανοστάσιο κατηγορίας Α καθώς και άλλους χώρους και χωρίζεται από το μηχανοστάσιο με χώρισμα κλάσης “A-0”, συμπεριλαμβανομένων των οπών, οι μηχανισμοί για το κλείσιμο του αγωγού ή των αγωγών για τα μηχανοστάσια επιτρέπεται να βρίσκονται εντός του θαλάμου εξαερισμού.

7) Συστήματα εξαερισμού των πλυντηρίων σε επιβατηγά πλοία που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες

Οι απαγωγοί από πλυντήρια και στεγνωτήρια που βρίσκονται σε χώρους κατηγορίας (13), όπως ορίζονται στον κανονισμό II-2/B//4.2.2 πρέπει να είναι εφοδιασμένοι με:

1. φίλτρα που αφαιρούνται εύκολα για λόγους καθαρισμού ·

2. κλαπέτο απομονώσεως πυρός τοποθετημένο στο κατώτερο άκρο του αγωγού, το οποίο να λειτουργεί αυτόματα και με τηλεχειρισμό ·

3. διατάξεις τηλεχειρισμού για τη διακοπή λειτουργίας των ανεμιστήρων απαγωγής και των ανεμιστήρων προσαγωγής αέρα από το εσωτερικό του χώρου και για τη λειτουργία του κλαπέτου απομονώσεως πυρός που αναφέρεται στην παράγραφο 7.2 · και

4. κατάλληλα τοποθετημένα στόμια για επιθεώρηση και καθαρισμό»·

ιγ) προστίθενται οι κανονισμοί II-2/B/13.4, II-2/B/13.5 και II-2/B/13.6:

«ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2018 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

4. Μόνιμο σύστημα ανιχνεύσεως και συναγερμού πυρκαϊάς εγκεκριμένου τύπου σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του κανονισμού II-2/A/9, εγκατεστημένο στους χώρους του μηχανοστασίου όπου:

4.1 αντί της συνεχούς εποπτείας του χώρου έχει εγκριθεί η εγκατάσταση αυτόματων και τηλεχειριζόμενων συστημάτων και εξοπλισμού· και

4.2 οι κύριες προωστικές μηχανές και τα συναφή μηχανήματα, συμπεριλαμβανομένης της κύριας πηγής ηλεκτρικής ενέργειας, διαθέτουν διάφορους βαθμούς αυτόματου ελέγχου ή τηλεχειρισμού και βρίσκονται υπό συνεχή εποπτεία από αίθουσα ελέγχου.

5. Μόνιμο σύστημα ανιχνεύσεως και συναγερμού πυρκαϊάς εγκεκριμένου τύπου, σύμφωνα με τις σχετικές διατάξεις του κανονισμού II-2/A/9, εγκατεστημένο σε κλειστούς χώρους που περιέχουν κλιβάνους αποτέφρωσης:

6. Όσον αφορά το μόνιμο σύστημα ανιχνεύσεως και συναγερμού πυρκαϊάς που απαιτείται από τους κανονισμούς II-2/B/13.4 και 13.5, ισχύουν τα ακόλουθα:

Το σύστημα πυρανιχνεύσεως πρέπει να είναι σχεδιασμένο και οι ανιχνευτές τοποθετημένοι κατά τρόπο ώστε να ανιχνεύουν ταχέως την εκδήλωση πυρκαϊάς σε οποιοδήποτε τμήμα των χώρων αυτών και υπό οποιεσδήποτε κανονικές συνθήκες λειτουργίας των μηχανών και διακυμάνσεις του εξαερισμού επιβάλλονται από την πιθανή περιοχή τιμών της θερμοκρασίας περιβάλλοντος. Δεν πρέπει να επιτρέπονται συστήματα ανίχνευσης που χρησιμοποιούν μόνο θερμικούς ανιχνευτές, παρά μόνο σε χώρους περιορισμένου ύψους και όπου η χρήση τους ενδείκνυται ιδιαίτερα. Το σύστημα ανίχνευσης πρέπει να εκπέμπει ακουστικά και οπτικά σήματα κινδύνου που να διαφέρουν και στις δύο περιπτώσεις από τα σήματα συ-

ναγερμού οποιουδήποτε συστήματος που δεν ειδοποιεί για πυρκαϊά, σε αρκετά σημεία ώστε να διασφαλίζεται ότι τα σήματα γίνονται ακουστά και αντιληπτά στη γέφυρα και από υπεύθυνο αξιωματικό μηχανικό.

Όταν η γέφυρα πλοήγησης δεν είναι επανδρωμένη, το σήμα κινδύνου πρέπει να ηχεί σε χώρο όπου ευρίσκεται σε βάρδια υπεύθυνο μέλος του πληρώματος.

Μετά την εγκατάστασή του, το σύστημα πρέπει να υποβάλλεται σε δοκιμές σε διάφορες συνθήκες λειτουργίας των μηχανών και εξαερισμού.» ·

ιδ) ο κανονισμός II-2/B/14.1.1.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2. Οι απαιτήσεις των κανονισμών II-2/A/12, II-2/B/7, II-2/B/9 και II-2/B/9α για διατήρηση της ακεραιότητας των κατακόρυφων ζωνών ισχύει ομοίως για τα καταστρώματα και τα διαφράγματα που αποτελούν τα τοιχώματα που χωρίζουν τις οριζόντιες ζώνες μεταξύ τους και από το υπόλοιπο πλοίο.» ·

ιε) ο κανονισμός II-2/B/14.1.2.2 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«.2 Στα νέα πλοία που κατασκευάζονται πριν από την 1η Ιανουαρίου 2018 και μεταφέρουν έως και 36 επιβάτες, καθώς και στα υπάρχοντα πλοία κατηγορίας Β που μεταφέρουν περισσότερους από 36 επιβάτες, τα διαφράγματα των χώρων ειδικής κατηγορίας πρέπει να είναι μονωμένα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του πίνακα 5.1 του κανονισμού 5 για τους χώρους της κατηγορίας (11) ενώ τα οριζόντια διαχωριστικά τοιχώματα πρέπει να είναι μονωμένα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του πίνακα 5.2 του κανονισμού II-2/B/5 για τους χώρους της κατηγορίας (11). Στα πλοία που κατασκευάστηκαν την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2018 και μεταφέρουν έως και 36 επιβάτες, τα οριακά διαφράγματα των χώρων ειδικής κατηγορίας πρέπει να είναι μονωμένα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του πίνακα 5.1α του κανονισμού II-2/B/5 για τους χώρους της κατηγορίας (11) ενώ τα οριζόντια διαχωριστικά τοιχώματα πρέπει να είναι μονωμένα σύμφωνα με τις απαιτήσεις του πίνακα 5.2α του κανονισμού II-2/B/5 για τους χώρους της κατηγορίας (11).».

3. Στο κεφάλαιο III:

α) ο πίνακας του κανονισμού III/2.6 αντικαθίσταται από τον ακόλουθο πίνακα:

« Χώροι	B		C		D	
Αριθμός ατόμων (N): Αριθμός επιβατών (P)	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250	> 250	≤ 250
Χωρητικότητα επιβατών σωσίβιων σχεδίων (1) (2) (3) (4):						
— υπάρχοντα πλοία	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N	1,10 N
— νέα πλοία	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N	1,25 N
Λέμβοι περισυλλογής (4) (5)	1	1	1	1	1	1
Κυκλικά σωσίβια (6)	8	8	8	4	8	4
Ατομικά σωσίβια (8) (9) (12) (13)	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N	1,05 N
Παιδικά ατομικά σωσίβια (9) (13)	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P	0,10 P
Βρεφικά ατομικά σωσίβια (10) (13)	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P	0,025 P
Φωτοβολίδες (7)	12	12	12	12	6	6
Συσκευές ρίψεως σχοινιού (14)	1	1	1	1	–	–
Πομποδέκτες ραντάρ	1	1	1	1	1	1
Αμφίδρομη συσκευή ραδιοτηλεφώνου VHF	3	3	3	3	3	2

([1]) Τα σωστικά σκάφη μπορεί να είναι σωσίβιες λέμβοι ή σχεδίες ή συνδυασμός των δύο σύμφωνα με τις διατάξεις του κανονισμού III/2.2. Εάν κάτι τέτοιο δικαιολογείται λόγω του προφυλαγμένου τύπου των δρομολογίων και/ή των ευνοϊκών καιρικών συνθηκών στην περιοχή δρομολόγησης, η αρχή του κράτους της σημαίας, έχοντας υπόψη τις συστάσεις της εγκυκλίου IMO MSC/Circ.1046, μπορεί να εγκρίνει, εφόσον δεν απορριφθεί από το φιλοξενούν κράτος μέλος:

α) ανοικτές πνευστές ανατρεπόμενες σωσίβιες σχεδίες που δεν συμμορφώνονται με την ενότητα 4.2 ή 4.3 του κώδικα LSA, εφόσον οι εν λόγω σωσίβιες σχεδίες συμμορφώνονται πλήρως με τις απαιτήσεις του παραρτήματος 10 του κώδικα ταχύπλοων σκαφών (HSC) του 1994 και, για πλοία κατασκευασμένα την ή μετά την 1η Ιανουαρίου 2012, το παράρτημα 11 του HSC του 2000.

β) σωσίβιες σχεδίες που δεν συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις των παραγράφων 4.2.2.2.1 και 4.2.2.2.2 του κώδικα LSA σχετικά με τη μόνωση από το ψύχος του δαπέδου της σωστικής σχεδίας.

Τα σωστικά σκάφη για τα υπάρχοντα πλοία των κατηγοριών Β, Γ και Δ πρέπει να συμμορφώνονται με τους σχετικούς κανονισμούς της συμβάσεως SOLAS του 74 για τα υπάρχοντα πλοία, όπως τροποποιήθηκε στις 17 Μαρτίου 1998. Τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του κανονισμού III/5-1 κατά περίπτωση.

Το ή τα ναυτικά συστήματα εκκένωσης που συμμορφώνονται με την ενότητα 6.2 του κώδικα LSA μπορούν να υποκατασταθούν από τις ισοδύναμης δυναμικότητας σωσίβιες σχεδίες που ορίζονται στον πίνακα, συμπεριλαμβανομένων των διατάξεων καθαίρεσης κατά περίπτωση.

([2]) Τα σωστικά σκάφη κατανέμονται ισομερώς, όσο είναι πρακτικά δυνατό, στις δύο πλευρές του πλοίου.

([3]) Η συνολική/αθροιστική χωρητικότητα επιβατών των σωστικών σκαφών, συμπεριλαμβανομένων των επιπρόσθετων σωσίβιων σχεδιών, θα είναι σύμφωνη με τις απαιτήσεις που αναφέρονται στον ανωτέρω πίνακα, δηλαδή 1,10N = 110 % και 1,25N = 125 % του συνολικού αριθμού ατόμων (N) που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο. Το πλοίο πρέπει να φέρει επαρκή αριθμό σωσίβιων σκαφών, ώστε να εξασφαλίζεται ότι σε περίπτωση απώλειας ή αδυναμίας λειτουργίας κάποιου σωστικού σκάφους, τα υπόλοιπα σωστικά σκάφη επαρκούν για την επιβίβαση όλων των ατόμων που μπορεί να μεταφέρει το πλοίο βάσει του πιστοποιητικού του. Αν δεν πληρούνται οι απαιτήσεις στοιβασίας για τις σωσίβιες σχεδίες βάσει του κανονισμού III/7.5, μπορεί να απαιτηθούν επιπλέον σωσίβιες σχεδίες.

([4]) Ο αριθμός των σωσίβιων λέμβων και/ή λέμβων περισυλλογής πρέπει να επαρκεί ώστε, σε περίπτωση εγκατάλειψης του πλοίου από το σύνολο των ατόμων που επιτρέπεται να μεταφέρει το πλοίο βάσει του πιστοποιητικού του, να μην χρειάζεται η τακτοποίηση περισσότερων από εννέα σωσίβιων σχεδιών ανά σωστική λέμβο ή λέμβο περισυλλογής.

([5]) Τα μέσα καθαιρέσεως των λεμβών περισυλλογής πρέπει να πληρούν τις απαιτήσεις του κανονισμού III/10.

Εάν λέμβος περισυλλογής συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις της ενότητας 4.5 ή 4.6 του κώδικα LSA επιτρέπεται να συμπεριλαμβάνεται στη χωρητικότητα επιβατών των σωστικών σκαφών που καθορίζεται στον ανωτέρω πίνακα.

Οι σωσίβιες λέμβοι επιτρέπεται να γίνονται δεκτές ως λέμβοι περισυλλογής υπό την προϋπόθεση ότι οι ρυθμίσεις καθαιρέσεως και ανελκύσεώς τους πληρούν τις απαιτήσεις που ισχύουν για τις λέμβους περισυλλογής.

Τουλάχιστον μία από τις λέμβους περισυλλογής, που ενδεχομένως πρέπει να φέρει, το επιβατηγό πλοίο ro-ro θα πρέπει να είναι ταχεία λέμβος περισυλλογής που συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του κανονισμού III/5-1.3.

Εάν η αρχή του κράτους της σημαίας θεωρεί ότι δεν είναι εφικτή η εγκατάσταση λέμβου περισυλλογής ή ταχείας λέμβου περισυλλογής επί του πλοίου, το εν λόγω πλοίο μπορεί να εξαιρεθεί από την υποχρέωση μεταφοράς λέμβου περισυλλογής, εφόσον πληροί όλες τις ακόλουθες προϋποθέσεις:

α) το πλοίο είναι σχεδιασμένο με τρόπο ώστε να είναι δυνατή η ανέλκυση από τη θάλασσα ατόμου που χρειάζεται βοήθεια

β) η ανέλκυση του εν λόγω ατόμου μπορεί να παρακολουθείται από τη γέφυρα και

γ) το πλοίο είναι κατάλληλο για ελιγμούς που του επιτρέπουν να προσεγγίσει και να ανελκύσει άτομα στις χειρότερες δυνατές συνθήκες.

([6]) Τουλάχιστον ένα κυκλικό σωσίβιο σε κάθε πλευρά θα πρέπει να διαθέτει σωσίβιο σχοινί που επιπλέει, με μήκος τουλάχιστον ίσο με το διπλάσιο του ύψους στο οποίο στοιβάζεται υπεράνω της ισάλου γραμμής στο μικρότερο βύθισμα ή με 30 μέτρα, όποιο μήκος είναι μεγαλύτερο.

Δύο κυκλικά σωσίβια πρέπει να διαθέτουν αυτόματη καπνογόνο συσκευή και αυτόματο φως, και να έχουν τη δυνατότητα ταχείας απελευθέρωσης από τη γέφυρα. Τα υπόλοιπα κυκλικά σωσίβια θα διαθέτουν αυτόματη συσκευή φωτισμού, σύμφωνα με τις διατάξεις της παραγράφου 2.1.2 του κώδικα LSA.

([7]) Φωτοβολίδες που θα συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις της ενότητας 3.1 του κώδικα LSA, πρέπει να στοιβάζονται στη γέφυρα ή στη θέση του πηδαλίου κίνησης.

([8]) Προβλέπεται πνευστό ατομικό σωσίβιο για κάθε άτομο που χρειάζεται να εργάζεται επί του πλοίου σε εκτεθειμένους χώρους. Αυτά τα πνευστά ατομικά σωσίβια είναι δυνατό να συμπεριλαμβάνονται στον συνολικό αριθμό ατομικών σωσιβίων που απαιτούνται από την παρούσα οδηγία.

([9]) Πρέπει να παρέχεται αριθμός σωσιβίων κατάλληλων για παιδιά ίσος με τουλάχιστον 10 % του αριθμού των επιβατών επί του πλοίου ή μεγαλύτερος ώστε να διατίθεται ένα σωσίβιο για κάθε παιδί.

([10]) Πρέπει να παρέχεται αριθμός σωσιβίων κατάλληλων για βρέφη ίσος με τουλάχιστον 2,5 % του αριθμού των επιβατών επί του πλοίου ή μεγαλύτερος ώστε να διατίθεται ένα σωσίβιο για κάθε βρέφος.

([11]) Όλα τα πλοία πρέπει να μεταφέρουν επαρκή αριθμό σωσιβίων για τα άτομα σε βάρδια και για χρήση σε απομακρυσμένους σταθμούς των σκαφών διάσωσης. Τα σωσίβια για τα άτομα σε βάρδια πρέπει να στοιβάζονται στη γέφυρα, στον χώρο ελέγχου των μηχανών και σε κάθε άλλο επανδρωμένο χώρο βάρδιας.

Το αργότερο έως την πρώτη περιοδική επιθεώρηση μετά την 1η Ιανουαρίου 2012 όλα τα επιβατηγά πλοία πρέπει να συμμορφώνονται με τις διατάξεις της υποσημείωσης 12 και 13.

([12]) Αν τα σωσίβια για ενήλικες που παρέχονται δεν είναι σχεδιασμένα για άτομα βάρους έως 140 kg και θωρακική περίμετρο έως 1750 mm, επαρκής αριθμός κατάλληλων εξαρτημάτων πρέπει να είναι διαθέσιμος επί του πλοίου ώστε τα σωσίβια να μπορούν να φορεθούν από τα άτομα αυτά.

([13]) Όλα τα ατομικά σωσίβια στα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) πρέπει να είναι εφοδιασμένα με πηγή φωτός που πληροί τις απαιτήσεις της παραγράφου 2.2.3 του κώδικα LSA. Τα ατομικά σωσίβια που βρίσκονται επί των επιβατηγών οχηματαγωγών πλοίων (ro-ro) πρέπει να συμμορφώνονται με τις απαιτήσεις του κανονισμού ΙΙΙ/5.5.2.

([14]) Τα πλοία με μήκος μικρότερο από 24 m δεν υποχρεούνται να διαθέτουν επί του σκάφους συσκευές ρίψεως σχοινιού

β) παρεμβάλλεται ο ακόλουθος κανονισμός ΙΙΙ/9/2α:

«2α.Το αργότερο μέχρι τον πρώτο προγραμματισμένο δεξαμενισμό μετά την 1η Ιανουαρίου 2018, αλλά το αργότερο έως την 1η Ιουλίου 2019, οι μηχανισμοί απελευθέρωσης σωσίβιων λεμβών που δεν συμμορφώνονται με τις παραγράφους 4.4.7.6.4 έως 4.4.7.6.6 του κώδικα LSA πρέπει να έχουν αντικατασταθεί με εξοπλισμό που συμμορφώνεται με τον κώδικα (*).

(*) Βλέπε τις κατευθυντήριες γραμμές για την αξιολόγηση και την αντικατάσταση των συστημάτων απελευθέρωσης και ανέλκυσης σωσίβιων λέμβων (MSC.1/Circ.1392)»·

γ) παρεμβάλλεται ο ακόλουθος κανονισμός ΙΙΙ/10α:

«10α ανέλκυση προσώπων από το νερό

ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ ΜΕ ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΚΑΤΑΣΚΕΥΗΣ ΑΠΟ 1ΗΣ ΙΑΝΟΥΑΡΙΟΥ 2018 ΚΑΙ ΜΕΤΑ:

1. Όλα τα πλοία πρέπει να διαθέτουν ειδικά μελετημένα σχέδια και διαδικασίες για την ανέλκυση προσώπων από το νερό, λαμβάνοντας υπόψη τις κατευθυντήριες γραμμές που αναπτύχθηκαν από τον ΙΜΟ (**). Στα σχέδια και τις διαδικασίες θα καθορίζεται ο εξοπλισμός που προορίζεται να χρησιμοποιηθεί για σκοπούς ανέλκυσης και τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για να ελαχιστοποιείται ο κίνδυνος για το επιβαίνον προσωπικό που συμμετέχει σε επιχειρήσεις ανέλκυσης. Τα πλοία που κατασκευάζονται έως και την 1η Ιανουαρίου 2018 πρέπει να συμμορφώνονται με την εν λόγω απαίτηση από την ημερομηνία της πρώτης περιοδικής επιθεώρησης ή την ανανέωση του εξοπλισμού ασφαλείας.

2. Τα επιβατηγά οχηματαγωγά πλοία (ro-ro) που συμμορφώνονται με τον κανονισμό ΙΙΙ/5-1.4 θεωρείται ότι συμμορφώνονται με τον παρόντα κανονισμό.

(**) Κατευθυντήριες γραμμές για την ανάπτυξη σχεδίων και διαδικασιών για την ανάκτηση προσώπων από το νερό (MSC.1/Circ.1447).»

δ) παρεμβάλλεται ο ακόλουθος κανονισμός ΙΙΙ/13.9:

«9. Μέλη του πληρώματος με αρμοδιότητες εισόδου ή διάσωσης σε κλειστούς χώρους πρέπει να συμμετέχουν σε ασκήσεις εισόδου και διάσωσης σε κλειστούς χώρους που πρέπει να πραγματοποιούνται επί του πλοίου με συχνότητα που καθορίζεται από την αρμόδια αρχή, αλλά όχι λιγότερο από μία φορά ετησίως:

1. Ασκήσεις εισόδου και διάσωσης σε κλειστούς χώρους

1 Οι ασκήσεις εισόδου και διάσωσης σε κλειστούς χώρους πρέπει να σχεδιάζονται και να πραγματοποιούνται κατά τρόπο ασφαλή, λαμβανομένων υπόψη, ανάλογα με την περίπτωση, των κατευθυντήριων γραμμών που διατυπώνονται στις συστάσεις του Διεθνούς Ναυτιλιακού Οργανισμού (***).

2. Κάθε άσκηση εισόδου και διάσωσης σε κλειστούς χώρους πρέπει να περιλαμβάνει:

1) τον έλεγχο και τη χρήση του ατομικού εξοπλισμού προστασίας που απαιτείται για την είσοδο·

2) τον έλεγχο και τη χρήση του εξοπλισμού και των διαδικασιών επικοινωνίας·

3) τον έλεγχο και τη χρήση των μέσων για τη μέτρηση της ατμόσφαιρας σε κλειστούς χώρους·

4) τον έλεγχο και τη χρήση του εξοπλισμού και των διαδικασιών διάσωσης· και

5) οδηγίες για τις τεχνικές παροχής πρώτων βοηθειών και ανάνηψης.

(***) Βλέπε τις αναθεωρημένες συστάσεις για την είσοδο σε κλειστούς χώρους επί των πλοίων, οι οποίες εγκρίθηκαν από τον ΔΝΟ με το ψήφισμα Α.1050(27).»·

ε) προστίθεται ο ακόλουθος κανονισμός ΙΙΙ/14:

«14 Καταγραφές (R 19.5)

ΝΕΑ ΚΑΙ ΥΠΑΡΧΟΝΤΑ ΠΛΟΙΑ ΤΩΝ ΚΑΤΗΓΟΡΙΩΝ Β, Γ ΚΑΙ Δ:

1. Η ημερομηνία κατά την οποία πραγματοποιούνται οι ασκήσεις συγκέντρωσης προσώπων, οι ασκήσεις εγκατάλειψης του πλοίου, οι ασκήσεις πυρόσβεσης, οι ασκήσεις για την είσοδο και τη διάσωση σε κλειστούς χώρους, οι ασκήσεις χρήσης άλλων σωστικών μέσων και η εκπαίδευση επί του σκάφους πρέπει να καταγράφονται σε ημερολόγιο πλοίου, όπως προβλέπεται από τη διοίκηση. Εάν δεν πραγματοποιηθεί πλήρης άσκηση συγκέντρωσης προσώπων, άλλη άσκηση ή εκπαίδευση κατά την καθορισμένη στιγμή, πρέπει να γίνει εγγραφή στο ημερολόγιο του πλοίου, όπου θα αναφέρονται οι περιστάσεις και ο βαθμός της άσκησης συγκέντρωσης προσώπων, της άσκησης ή της εκπαίδευσης.».

Άρθρο 3
Έναρξη Ισχύος

Η ισχύς του παρόντος διατάγματος αρχίζει από την 1η Ιουλίου 2017.

Στον Υπουργό Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής αναθέτουμε τη δημοσίευση και εκτέλεση του παρόντος διατάγματος.

Αθήνα, 19 Μαΐου 2017

Ο Πρόεδρος της Δημοκρατίας

ΠΡΟΚΟΠΙΟΣ Β. ΠΑΥΛΟΠΟΥΛΟΣ

Οι Υπουργοί

Οικονομίας και Ανάπτυξης	Ναυτιλίας και Νησιωτικής Πολιτικής
ΔΗΜΟΣ ΠΑΠΑΔΗΜΗΤΡΙΟΥ	**ΠΑΝΑΓΙΩΤΗΣ ΚΟΥΡΟΥΜΠΛΗΣ**

ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Την ευθύνη για την εκτύπωση, διαχείριση και κυκλοφορία των φύλλων της Εφημερίδας της Κυβερνήσεως, (ΦΕΚ) στην έντυπη και ηλεκτρονική έκδοση, **έχει το Εθνικό Τυπογραφείο** το οποίο αποτελεί δημόσια υπηρεσία η οποία υπάγεται στο Υπουργείο Διοικητικής Ανασυγκρότησης. Το Εθνικό Τυπογραφείο έχει επίσης την ευθύνη για την κάλυψη των εκτυπωτικών αναγκών του Δημοσίου. (ν. 3469/2006, Α΄ 131).

ΥΠΗΡΕΣΙΕΣ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΕΙ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

1. ΦΥΛΛΟ ΤΗΣ ΕΦΗΜΕΡΙΔΑΣ ΤΗΣ ΚΥΒΕΡΝΗΣΕΩΣ (ΦΕΚ)

Η ηλεκτρονική μορφή των ΦΕΚ διατίθεται δωρεάν από την ιστοσελίδα www.et.gr. Για τα ΦΕΚ που δεν έχουν ψηφιοποιηθεί και καταχωρισθεί στην πιο πάνω ιστοσελίδα δίνεται η δυνατότητα δωρεάν αποστολής με ηλεκτρονικό ταχυδρομείο, μετά από αίτηση που υποβάλλεται ηλεκτρονικά με τη συμπλήρωση ειδικής φόρμας.

Η έντυπη μορφή των ΦΕΚ διατίθεται για μεμονωμένα φύλλα με το ανάλογο κόστος από το τμήμα Πωλήσεων απευθείας ή με ταχυδρομική αποστολή μέσω αίτησης παραγγελίας στα ΚΕΠ, ενώ για ετήσια συνδρομή από το τμήμα Συνδρομητών. Το κόστος για ασπρόμαυρο ΦΕΚ από 1 έως 16 σελίδες είναι 1€, προσαυξανόμενο κατά 0,20€ για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού. Το κόστος για έγχρωμο ΦΕΚ είναι 1,50€ από 1 έως 16 σελίδες, προσαυξανόμενο κατά 0,30€ για κάθε επιπλέον οκτασέλιδο ή μέρος αυτού.

Τρόπος αποστολής κειμένων προς δημοσίευση

- Τα κείμενα για δημοσίευση στο ΦΕΚ, από όλες τις δημόσιες υπηρεσίες και τους φορείς του δημόσιου τομέα, **αποστέλλονται στην διεύθυνση webmaster.et@et.gr** με χρήση προηγμένης ψηφιακής υπογραφής και χρονοσήμανσης.
- Οι περιλήψεις Διακηρύξεων Δημοσίων Συμβάσεων, αποστέλλονται στην ηλεκτρονική διεύθυνση dds@et.gr με τη χρήση **απλού** ηλεκτρονικού ταχυδρομείου.
- Κατ’ εξαίρεση, πολίτες οι οποίοι δεν έχουν αποκτήσει προηγμένη ηλεκτρονική υπογραφή, μπορούν να αποστέλλουν ταχυδρομικά ή να καταθέτουν με εκπρόσωπό τους κείμενα προς δημοσίευση αποτυπωμένα σε χαρτί, στο Τμήμα Παραλαβής Δημοσιευτέας Ύλης.

Πληροφορίες σχετικά με την αποστολή/κατάθεση εγγράφων προς δημοσίευση, την πώληση των τευχών και τους ισχύοντες τιμοκαταλόγους για όλες τις υπηρεσίες θα βρείτε στην ιστοσελίδα μας και στη διαδρομή Εξυπηρέτηση κοινού - τμήμα πωλήσεων ή συνδρομητών. Επίσης στην ιστοσελίδα μπορείτε να αναζητήσετε πληροφορίες σχετικά με την πορεία δημοσίευσης των εγγράφων, εφόσον γνωρίζετε τον Κωδικό Αριθμό Δημοσιεύματος (ΚΑΔ). Τον ΚΑΔ εκδίδει το Εθνικό Τυπογραφείο για όλα τα κείμενα που πληρούν τις προϋποθέσεις δημοσίευσης.

2. ΚΑΛΥΨΗ ΕΚΤΥΠΩΤΙΚΩΝ ΑΝΑΓΚΩΝ του Δημοσίου και των φορέων του

Το Εθνικό Τυπογραφείο μετά από αίτημα φορέα του Δημοσίου αναλαμβάνει να σχεδιάσει και να εκτυπώσει κάρτες, βιβλία, αφίσες, μπλοκ, μηχανογραφικά έντυπα, φακέλους, φακέλους αλληλογραφίας, κ.ά. Επίσης σχεδιάζει και κατασκευάζει σφραγίδες.

ΕΠΙΚΟΙΝΩΝΙΑ ΜΕ ΤΟ ΕΘΝΙΚΟ ΤΥΠΟΓΡΑΦΕΙΟ

Ταχυδρομική Διεύθυνση: Καποδιστρίου 34, τ.κ. 10432, Αθήνα

ΤΗΛΕΦΩΝΙΚΟ ΚΕΝΤΡΟ: 210 5279000 - fax: 210 5279054

ΤΜΗΜΑΤΑ ΕΞΥΠΗΡΕΤΗΣΗΣ ΚΟΙΝΟΥ
Πωλήσεων: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279178 - 180)
Συνδρομητών: (Ημιόροφος, τηλ. 210 5279136)
Πληροφοριών: (Ισόγειο, Γρ. 3 και τηλεφ. κέντρο 210 5279000)
Παραλαβής Δημ. Ύλης: (Ισόγειο, τηλ. 210 5279167, 210 5279139)

Ωράριο για το κοινό: Δευτέρα ως Παρασκευή: 8:00 - 13:30

Ιστοσελίδα: **www.et.gr**

Πληροφορίες σχετικά με την λειτουργία της ιστοσελίδας: **helpdesk.et@et.gr**

Αποστολή ψηφιακά υπογεγραμμένων εγγράφων προς δημοσίευση στο ΦΕΚ: **webmaster.et@et.gr**

Πληροφορίες για γενικό πρωτόκολλο και αλληλογραφία: **grammateia@et.gr**

01000772605170012